

Nr 246.

Av herr *Christiernsson*, *angående upphävande av gällande lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik m. m.*

Lagen av den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik bygger på principen, att bilägaren, jämte i vissa fall brukaren av fordonet, skall vara ansvarsskyldig för genom bilen uppkommen skada alldeles oberoende av om något vållande eller någon försummelse kan läggas honom till last eller ej.

Vid tidpunkten för lagens tillkomst var också en sådan inställning naturlig. Medan biltrafiken tidigare varit av tämligen underordnad betydelse och omfattning, särskilt på landsbygden, tilltog den alltmera och medförde uppenbara risker och faror för den övriga vägtrafiken. Hästarna voro ännu ovana och skygga för de passerande bilarna. Den ordning och reda, som numera karakteriserar trafiken i stort sett, hade ännu icke frampressats. Biltrafiken betraktades huvudsakligen som nöjesåkning, medan den numera övergått att vara var mans egendom, vilken i många fall betyder hela utkomsten för enskilda och familjeförsörjare. Den beviskyldighet, som lagen i allmänhet pålägger käranden, var ofta svår att frambringa, varför det kunde anses rimligt, att en ersättning för skada till liv, lem eller egendom säkerställdes den lidande.

Förhållandena ha emellertid helt förändrats. Genom lagen av den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon stadgas försäkringsplikt för varje motorfordon avsett för person- och godsbefordran. 1916 års ansvarighetslag torde därför saklöst kunna upphävas, i all synnerhet om försäkringskyldigheten utvidgas att täcka alla de fall, då ersättningsrätt bör kunna krävas.

Under rådande förhållanden är det icke att förundra sig över att den i stort sett lojala och laglydiga mängden av bilförare anser sig orättfärdigt satt i en särskild inom lagstiftningen. Lagens avigsidor bli särskilt påfallande, när, som ofta sker, allmänna åklagaren riktar åtalet i ett kollisionsmål uteslutande mot den ena parten, ty härigenom blir denne ende svaranden, ehuru den andre bilföraren kanske är lika eller mer vållande till skadan. Vad det för övrigt betyder att vara svarande framgår bl. a., såsom omvittnades vid en nyligen förd offentlig diskussion i frågan öronordnad av Kungl. Automobilklubben, av en praxis, som tillämpas vid polisdomstolen i en av rikets största städer, där endast åklagaren äger rätt att ställa part under åtal. Om åklagaren instämmer den ena parten som svarande och inkallar den andra som målsägare, kan svaranden varken

uttaga någon stämning å målsägaren eller inför domstolen framställa ett ansvarsyrkande mot vederbörande personligen.

Med åberopande av vad här ovan anförts får jag därför hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning och framläggande av förslag till slopandet av nu gällande lag av den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik och i sammanhang därmed erforderlig komplettering av lagen av den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon.

Stockholm den 21 januari 1933.

Nils Christiernsson.
